ASSEMBLEA GENERALE ORDINARIA DEL 14 GIUGNO 1866 RELAZIONE DEL...

Società italiana per le strade ferrate meridionali

HH1
21

SOCIETÀ ITALIANA

per le

STRADE FERRATE MERIDIONALI

Assemblea Generale ordinaria del 14 giugno 1866.

RELAZIONE

DEL

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

1772

FIRENZE
STABILIMENTO CIVELLI
—
1866.

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

Presidente

Bastogi conte Pietro

Vice-Presidenti

Bombrini commendatore Carlo

N N

Consiglieri

Allievi cavaliere Antonio
Audinot cavaliere Rodolfo
Balduino cavaliere Domenico.
Belinzaghi cavaliere Giulio.
Beltrami conte Pietro.
Brambilla Pietro.
Cini cavaliere Bartolommeo.
Denina cavaliere Vincenzo
Guastalla cavaliere Israel.
Genero cavaliere Felice.
Lacaita commendatore Giacomo.
Oneto Francesco, fu Giuseppe.
Orsini cavaliere avv. Tito
Rossi cavaliere Antonio.
Spinelli cavaliere Luigi
Tecchio conte avv. Sebastiano.
Trezzi cavaliere avv. Ambrogio

Direttore Generale

Bona commendatore Bartolommeo

13
1777

SOCIETA ITALIANA

per le

STRADE FERRATE MERIDIONALI

Adunanza Generale ordinaria del 14 Giugno 1866

ORDINE DEL GIORNO

1° Relazione del Consiglio d'Amministrazione

2° Bilancio consuntivo del 1865 e preventivo del 1866 e deliberazione sul dividendo,

3° Elezione di sette Consiglieri in luogo dei Signori
Cav. Bartolomeo Cini – Cav. Felice Genero – Cav. Vincenzo Denina – Cav. Giulio Belinzaghi – Conte Pietro Bellrami – Cav. Israel Guastalla di Modena – Cav. Ambrogio Trezzi, designati dalla sorte a cessare dall'ufficio (Art. 14 dello Statuto);

4° Elezione di altri due Consiglieri in sostituzione dei signori Barone Bettino Ricasoli e Comm. Avv. Tommaso Corsi dimissionari,

5° Nomina di tre Revisori del Bilancio e di due supplenti.

Signori,

Collo stesso ordine seguito negli antecedenti rapporti vi presentiamo la Relazione della nostra gestione per lo scorso anno 1865.

Tratteremo prima dei lavori e degli studi in corso, poi del risultato delle linee in esercizio. Passeremo infine ad esaminare la situazione finanziaria della Società e la liquidazione generale dell'anno.

CAPITOLO I

Studi e lavori.

Benchè la condizione fatta alla Società dalla Convenzione del 28 novembre 1864 ci abbia costretti ad eseguire molti studi di nuove linee, non abbiamo tuttavia mancato di spingere attivamente l'esecuzione dei lavori sulle linee di vecchia concessione; e nel 1865 abbiamo aggiunto alla nostra rete in esercizio, oltre alla linea da Bologna ad Ancona ed diramazione a Ravenna, dalla lunghezza complessiva di 246 chilometri, il lungo tratto da Trani a Brindisi di 153 chilometri, ed il tronco di diramazione da Bari a Gioja di 53 chilometri.

cioè in totale 452 chilometri, dei quali 206 di nuova linea, e 246 di linea d'acquisto di già in esercizio. Finalmente il 15 gennajo scorso attivammo il nuovo tratto di 38 chilometri da Brindisi a Lecce, ed altri ancora speriamo di inaugurare prima che spiri l'anno corrente, quando il Ministero approvi i progetti che da noi gli furono da tempo comunicati.

§ 1

Bologna-Ancona-Ravenna, Chil. 246.

La linea da Bologna ad Ancona con diramazione a Ravenna fu dalla Società ricevuta in istato di esercizio al 1° luglio 1865 per acquisto fattone dalla Società delle Strade Ferrate Romane, in forza della Legge 14 maggio 1865 che accordava al Governo la facoltà di cedere a noi la linea suddetta, mediante un corrispettivo da determinarsi di comune accordo. Questo corrispettivo fu, dopo matura discussione, convenuto nella somma di L. 52,756 860 — rappresentate da 220,740 Obbligazioni, al saggio di L. 239 ciascuna, il che c'impone un servizio annuo d'interessi e di ammortizzazione da pagarsi alla Società venditrice per rate semestrali fino a tutto l'anno 1949.

Questo prezzo, come osserverete è di due milioni circa inferiore a quello massimo preveduto dalla Convenzione del 28 novembre 1864. Fra le condizioni della cessione essendo compreso l'obbligo alla nostra Società di eseguire le opere mancanti, noi abbiamo dovuto provvedere ad alcuni lavori, fra i quali il più importante è la costruzione della Stazione di Falconara presso Ancona, da cui si diparte la linea da An-

cona a Roma, appartenente alla Società delle ferrovie Romane Tutte queste opere, le quali non costeranno più di quanto era preveduto nel fare l'acquisto della linea, saranno presto compiute.

Dobbiamo inoltre costruire i fabbricati della Stazione di Ancona, che sono tuttora provvisori, alla spesa dei quali deve per un terzo concorrere la Società delle ferrovie Romane. E mentre siamo su questo punto trattando col Ministero, ci occupiamo a riconoscere colla Società stessa delle ferrovie Romane lo stato della linea ceduta, ed a calcolare la spesa occorrente per ripristinarla nello stato di manutenzione ed esercizio voluto dal contratto di cessione, la quale spesa deve essere accreditata alla nostra Società.

§ 2.

Ancona-Foggia, Chil. 326

Abbenchè la linea da Ancona a Foggia sia stata attivata su tutta la sua lunghezza fino dall'aprile 1864, tuttavia non abbiamo creduto di doverla consegnare all'esercizio fino a che non siano ultimate le opere di consolidamento e di difesa che si sono dovute eseguire per darle uno stabile assetto. Queste opere però sono pressochè terminate, e pel secondo semestre dell'anno corrente la strada sarà consegnata all'esercizio, lasciando soltanto a carico delle costruzioni tre ponti ed alcuni edifizi di Stazione, che trovansi in corso d'esecuzione.

La prima sezione da Ancona a S. Benedetto fu esercitata regolarmente fino al 31 agosto dello scorso anno, ma una dirotta pioggia avendo asportato due ponti in ferro esistenti sul

torrenti Nina e Massignano il primo di metri 15 ed il secondo di metri 20 di luce, la Società dovette provvedere a far cessare l'interruzione del servizio che ne fu la conseguenza. Mediante lo stabilimento di ponti provvisori, il servizio fu ristabilito in meno di venti giorni, ed ora si stanno ultimando i progetti pei ponti definitivi, i quali saranno tra breve ricostrutti. Ad assicurarci ognor più contro ogni pericolo di nuove interruzioni su questa linea, la quale fu costrutta dal Governo e da esso consegnataci pressochè compiuta, noi abbiamo creduto opportuno di ordinare alcune nuove opere di difesa. Queste opere non importano però dispendio troppo grave e saranno compiute prima che ritorni la stagione autunnale.

Sulla seconda sezione da S. Benedetto all'Osente si eseguirono nello scorso anno e si stanno ultimando degli importanti lavori di consolidamento e di difesa. Così fu riparato il ponte sul Tordino, e costrutte arginature di difesa e scogliere ai ponti Salinello, Tordino, Vomano, Salino ed altri di minore importanza, fu prolungata di sessantacinque metri la galleria presso il fiume Moro, sul quale si sta lavorando alla costruzione del ponte definitivo. Furono praticati estesi sbancamenti a monte della ferrovia, ed aperti fossi di scolo e profonde fognature. Fu infine operata la deviazione della strada al Sangro, che fu portata definitivamente alla marina, giusta il tracciato provvisorio di già seguito dai convogli fino dal 1863.

Anche nelle Stazioni ora sono pressochè compiuti i fabbricati dei viaggiatori e delle merci, le rimesse ed i magazzini.

Sulla sezione successiva, dall'Osente — oggi oltre ad opera di consolidamento analoghe a quelle ordinarie accennate, dobbiamo ancora la trasformazione in gallerie di alte trincee, per una complessiva lunghezza di metri 470, e la costruzione definitiva di tre ponti: sull'Asinello, sul Tortore e sul Sinarca. — Tutti i fabbricati delle Stazioni, comprese le tettoje ed i

magazzini, sono pure su questo tronco in grado avanzato di costruzione, e presto saranno ultimati.

Noi concludiamo che su tutta la linea da Ancona a Foggia i lavori volgono al loro termine, e potrà la medesima essere consegnata all esercizio in tale stato di salubrità da non richiedere più che la spesa dell ordinaria sua manutenzione. Questo sarà stato soddisfacente dopo i lavori fattivi dalla Società fu riconosciuto empiutamente da una Commissione mandatavi recentemente dal Governo, a richiesta della Società stessa, ed ultimamente ancora, da un Ingegnere spedito dal Governo inglese a visitare le linee italiane nella previsione del prossimo passaggio per Brindisi della valigia delle Indie.

Non vogliamo chiudere questo paragrafo senza ricordarvi, o signori, che noi abbiamo deferito ai arbitri la soluzione delle questioni insorte fra la Società e gli appaltatori antichi della costruzione della linea Ancona-Foggia, e che dalla decisione che sarà data dallo medesime risultere quanta parte delle spese incontrate dalla Società debba rimanere definitivamente a suo carico. Nelle liti pendenti non fu finora pronunziato alcun giudizio, nè accettuate riforentesi alla maggiore spese delle Stazioni sulla sezione da Ancona a S. Benedetto, e in dipendenza delle contestata interpretazione del Capitolato di concessione approvato con legge del 25 luglio 1861.

Il giudizio non essendo, contro ogni previsione, riuscito favorevole alla Società, questa sta ora liquidando dinanzi agli arbitri le competenze attribuite all impresa.

Le spese fatte nel 1865 ammontarono a L.	8 047,522	20
Spese fatte al 31 Dicembre 1864 . . . . . »	75.341,561	63
Totale delle spese al 31 Dicembre 1865 L.	83 389,083	83

§ 3

Foggia-Monopoli, Chil. 165 - Foggia-Conza

Sul tronco Foggia-Monopoli si completarono nel 1865 i fabbricati delle Stazioni, compresa le tettoie i piani caricatori, e le rimesse. Nella Stazione di Foggia fu mantenuto provvisorio il fabbricato dei viaggiatori, poichè a detta Stazione fa capo la gran linea trasversale di Napoli, e giova rimandare la costruzione definitiva del fabbricato suddetto all'epoca in cui tutta, o parte almeno di detta linea sarà posta in esercizio.

Sul tronco Foggia-Monopoli, la prima sezione da Foggia a Trani fu, come sapete, aperta all'esercizio l'11 agosto 1864, la seconda, da Trani a Bari, il 26 febbrajo 1865, e la terza, da Bari a Monopoli, il 29 aprile successivo. Nei tre mesi decorsi dalle epoche suddette fu pure attivato per ciascuna sezione il servizio delle merci.

Il tronco Foggia-Conza, soppresso colla Legge 14 maggio 1865 non diè luogo ad altre operazioni nello scorso anno, se non alla constatazione delle opere eseguite, per regolare la liquidazione dell'indennità dovute all'Appaltatore Pero, siccome la Legge stessa, mentre sopprimeva la linea di Conza, pure dava facoltà al Governo di ordinare l'ultimazione del tratto Foggia-Candela, per accollarne poi l'esercizio alla Società, quando le provincie ed i Comuni interessati si obbligassero mediante un annuo canone a concorrere nelle spese, così noi abbiamo proseguito nello scorso anno le pratiche a tal'uopo necessarie, ed avendo ottenuto dai Comuni l'accettazione delle

quote respettive di spesa, ripartite a ciascuno dal Prefetto di Capitanata, ora pende la pratica presso il Ministero, dal quale si spera un prossimo scioglimento. Quando si ottenga un accordo fra tutti gl'interessati, sarà cura delle Società di dar compimento ai lavori dell'intera sezione, e di inaugurarvi l'esercizio nei modi prescritti dalle Convenzioni in vigore.

Le spese fatte nel 1865 ammontarono a	L.	7,260,135 87
Spese fatte al 31 Dicembre 1864 . .	»	21,515,110 94
Spese al 31 Dicembre 1865	L.	28,775,246 81

§ 4

Monopoli-Brindisi, Chil. 71. Brindisi-Otranto. Bari-Taranto

La sezione Monopoli-Brindisi, di 71 chilometri, aperta all'esercizio fin dal 29 Aprile 1865, non richiese da allora in poi alcun lavoro, ad eccezione dei fabbricati, tettoje e rimesse delle Stazioni, che sono in via di compimento.

La sezione successiva Brindisi-Lecce, di 39 chilometri, doveva essere ultimata il 10 ottobre 1865 e non lo fu che il 15 gennajo dell'anno corrente, per alcune differenze insorte col Governo sulle fondazioni di un edificio presso Brindisi, e perchè il cholera sviluppatosi in quella contrada nella seconda metà dell'anno scorso, tenne per alcuni mesi gli operaj lontani dei cantieri. Cessata la causa dell'interruzione, i lavori furono ripresi con energia, ed al 15 gennajo scorso si potè inaugurare su tutta la sezione il servizio dei viaggiatori e delle merci a gran velocità, susseguito a tre mesi d'intervallo dal-

l'attivazione del servizio a piccola velocità, che precedette da allora in poi regolarmente.

Sulla sezione da Lecce ad Otranto, che forma il compimento della gran linea Adriatica, non furono ancora a tutt'oggi incominciati i lavori di costruzione. Già nella relazione dello scorso anno noi prevedevamo che su questa sezione la scelta del tracciato sarebbe stata disputata dai diversi Comuni interessati ad avere la strada ferrata in loro prossimità, ed i fatti confermarono le nostre previsioni. Noi abbiamo dovuto compilare molti progetti in diverse direzioni, presentati a domando del Ministero, in varie epoche. È stato approvato alfine il tracciato da Lecce a Maglie, su cui si stanno facendo i progetti definitivi, mentre si attende l'approvazione Governativa per il tratto da Maglie ad Otranto.

La linea da Bari a Taranto, per una prima sezione da Bari a Gioja fu, come vi è noto, aperta all'esercizio fin dal 25 maggio 1865 per il servizio dei viaggiatori e delle merci a gran velocità, e tre mesi dopo pel servizio a piccola velocità, dopo aver recati a compimento i fabbricati delle Stazioni, i piani caricatori, e quanto altro era necessario per un tale servizio.

Sulla sezione da Gioja a Taranto le difficoltà incontrate nella conformazione e nella natura dei terreni hanno ritardato alcun tempo la formazione dei progetti definitivi. Alcuni tratti hanno già avuto l'approvazione Governativa, e su questi si spingono alacremente i lavori.

Le spese fatte nel 1865 ammontarono a L.	11 876 894	82
Spese fatte a tutto il 31 Decembre 1864 »	10 992 372	23
Totale al 31 Decembre 1865 L.	22 869 267	05

§ 5

Foggia-Benevento-Napoli, Chil. 198 112.

Di questa linea non solo sono compiuti gli studi ma sono anche intrapresi e spinti attivamente i lavori.

Sul versante Adriatico la linea da Foggia a Napoli attraversa dal tronco di Candela, a 8854 metri dalla Stazione di Foggia, e corre per 24 circa chilometri sulla sinistra sponda del Cervaro, fino ai piedi della città di Bovino. Da questo punto facendosi tortuoso il corso del Cervaro, la linea lo attraversa sedici volte, con ponti di 20 metri di luce ciascuno, intercalati da sei gallerie della complessiva lunghezza di 1386 metri, per raggiungere l'imbocco orientale della gran galleria, punto culminante della traversata appenninica. Di poi cassa scende costantemente a coperta, per la lunghezza di 3215 metri, e con pendenze uniformi del 15 per mille, a sbocca nella valle del Cerreto, che presto abbandona per gettarsi in quella del Calore, e quindi in due gallerie vicinissime l'una all'altra della lunghezza complessiva di 3136 metri. Varcata la seconda di queste due gallerie, la linea percorre successivamente le valli di Castelfranco, del Genso e del Miscano, forando due contrafforti di separazione delle tre valli suaccennate, l'uno con galleria di 2500 metri e l'altro con altra galleria di 260 metri. Giunta nella valle del Miscano la linea la percorre, attraversando cinque volte il fiume, quindi si getta in quella dell'Ufita e del Calore, che seguita fino a Benevento, passando il Tammaro con un ponte di 48 metri di luce, e forando un contrafforte con galleria di 80 metri di lunghezza

Da Benevento la linea continua sulla destra sponda del Calore, attraversa i torrenti Lenda e S. Lorenzo Maggiore, e forando due contrafforti con due gallerie di 820 e 340 metri, varca il Calore al Terello ed arriva a Dugenta. Dopo Dugenta varca l'Isclero con un ponte di 20 metri di luce, sulla la collina e monte di Maddaleni, e foratalo con due gallerie dello sviluppo complessivo di 804 metri, scende alla Stazione di Caserta, e continua con facile sviluppo e miti pendenze per Marcianise, Aversa e Casoria, rasoltrandosi con galleria di 510 metri, sotto il Camposanto di Napoli, verso la Stazione centrale di quest'ultima città, la quale si sta ora costruendo.

La scelta di questo tracciato fu determinata dopo accurati studj degli Ingegneri della Società, i quali esplorarono tutti i passi appennini, accordando la preferenza a quello che presentava maggior solidità, ed economia di spesa.

Approvato dal Governo il tracciato di massima, si allestirono i progetti definitivi, e sul versante Adriatico si appaltarono i lavori da Foggia a Bovino, per la lunghezza di metri 33,695 33, e sul versante Tirreno da Napoli a Caserta, per la lunghezza di metri 42 836 71. Da essere ultimati nell'anno corrente. Le trattative d'appalto stanno per essere conchiuse per altri 70 789 metri sul versante Tirreno, da Ponti della Valle all'Uffita, per 23,360 metri sul versante Adriatico, da Bovino alla gran galleria, e per la galleria stessa, onde affrettarne la costruzione. Resteranno i tratti compresi fra lo sbocco occidentale della gran galleria e l'Uffita, pei quali s'approntano i capitoli d'appalto. Intanto si fabbricano 40 milioni di mattoni, si scavano serbatoj per deposito d'acqua, si esplorano banchi calcari in cerca di buone calci, e si costruisce una strada carrettiera che metta in comunicazione diretta le valli del Cervaro e del Miscano, onde accelerare i lavori della traversata.

E quando sieno ultimati i tronchi da Foggia alle gallerie

e da Napoli all'Uffita, questa stessa strada servirà a transitare i viaggiatori e le merci dall'una linea all'altra, fino a che durerà l'interruzione attraverso l'Appennino.

Per tal modo, verso la fine del prossimo anno, il viaggio da Foggia a Napoli, che ora richiede 25 ore, sarà fatto in 10 a 12 ore.

Spese fatte nel 1865	L.	373,824 28
Spese al 31 Dicembre 1864	»	1,282 67
Totale delle spese al 31 Dicembre 1865	L.	375,106 95

§ 6

Benevento-Campobasso-Termoli

La linea Benevento Termoli, diramazione della linea principale Napoli-Foggia si stacca da questa nella valle del Calore, in un punto da determinarsi presso Benevento e si dirige verso Campolattaro.

Gli studi di questa sezione furono fatti per le valli del Tammaro di Fragnito, e per quella di S. Lorenzo a Ponte Landolfo.

La linea del Tammaro parte da Benevento, ha una lunghezza di 40 chilometri e mezzo ondici gallerie della lunghezza complessiva di 4425 metri, a due viadotti di 24 metri d'altezza massima con pendenze del 15 per mille, a raggi di 400 metri.

La linea di Fragnito ha una lunghezza di 21 chilometri, cinque gallerie di 3230 metri di lunghezza complessiva, con

pendenze che raggiungono in alcuni punti il 25 per mille, e raggi di curvatura di 300 metri

Finalmente la linea di S. Lorenzo e Ponte Landolfo ha 27 chilometri di lunghezza un'unica galleria di 6546 metri di lunghezza complessiva, quattro viadotti di 20 a 30 metri di altezza, con pendenze del 25 per mille, e curve di 300 metri di raggio

Gli studi di paragone si stanno ultimando, e da essi risulterà a quale di questi tracciati si debba dare la preferenza

Da Campobattaro al varco degli Appennini presso Vinchiaturo la linea ha 26 chil metri di lunghezza, con tre gallerie della lunghezza complessiva di 1700 metri, pendenze e curve moderate, ad eccezione di qualcuna di 300 metri introdotta nel tracciato per maggiore uniformità nelle livellette

Da Vinchiaturo a Rio Majo si studiarono due tracciati nella direzione di Campobasso l'uno per la valle del Biferno ed il secondo per Campobasso e Ripa Limosani

La linea condotta per la valle del Biferno scende costantemente secondo la pendenza del fiume ha una lunghezza di 47 chilometri, con sei 1839 metri di gallerie, delle quali la maggiore di 283 metri di lunghezza, e 17 ponti sul Biferno, da 15 a 38 metri di luce. La pendenza vi sono moderate, e la curva di raggio non inferiore a 400 metri

La linea condotta per Campobasso e Ripa Limosani corre costantemente in falda, raggiunge presso Campobasso il suo punto culminante, quindi rediscende per guadagnare il fondo del Biferno La sua lunghezza è di 45 chilometri soltanto, ma le pendenze raggiungono il 23 per mille, e molte curve sono di 300 metri di raggio Inoltre le gallerie hanno 14 circa chilometri di lunghezza riunita e i grandi viadotti sono in numero di 12, di luce variabile dai 75 ai 330 metri

La natura dei lavori da farsi seguendo l'uno o l'altro dei due tracciati, non lascia dubbio, allo stato attuale degli studi, che per la valle del Biferno soltanto può condursi una strada in condizioni normali di solidità

Da Rio Majo a Termoli la linea continua lungo la spiaggia destra del Biferno, che seguita fino a Guglionesi, ove passa il fiume, portandosi sulla sinistra fino al suo incontro colla linea Adriatica presso Termoli

La lunghezza di quest'ultima sezione è di chilometri 40 circa: essa non presenta altre opere, all'infuori di un ponte di 105 metri di luce, e di due gallerie di 461 metri di lunghezza complessivo

Secondochè si adotterà l'uno o l'altro dei tracciati proposti, la lunghezza della linea potrà variare da 138 a 153 chilometri, e la spesa di costruzione, quando venga adottato il tracciato che in linea d'arte è il migliore, sarà nei limiti dei preventivi fatti all'epoca della concessione della linea

Le spese fatte nel 1865 ammontarono a	L	113 163 35
Spese fatte al 31 Dicembre 1864	»	14,341 62
Spese al 31 Dicembre 1865	L	127 504 97

§ 7

Pescara-Aquila-Rieti

Il progetto della prima sezione da Pescara a Popoli, di 51 chilometri e mezzo di lunghezza è approvato. Quivi la linea, partendo da Pescara, segue per 25 chilometri la destra del fiume dello stesso nome, quindi lo attraversa ben due volte,

sempre seguitando fino a Popoli. Le pendenze e le curve sono doppiamente moderate. Fra le opere d'arte le più importanti sono tre gallerie della lunghezza complessiva di 1370 metri, due viadotti di 100 metri di lunghezza ciascuno, e quattro ponti ad un solo arco fra i 20 ed i 30 metri di luce.

Da Popoli ad Aquila la linea tocca Prutoli, Rajano, Acciano e Campane, segue il fiume Aterno attraverso le valli delle Sagittario e di S. Venanzio. Nella valle di S. Venanzio le pendenze raggiungono il 12 per mille, ed i raggi delle curve scendono a 300 metri; negli altri tratti invece, le curve sono più comode, e le pendenze non sorpassano il 7 per mille. Le opere d'arte di maggiore importanza sono undici gallerie della lunghezza complessiva di 5445 metri, due viadotti, l'uno di 200 e l'altro di 300 metri di lunghezza, e 18 ponti di 16 metri di luce ciascuno, dei quali 16 sull'Aterno, uno sul Sagittario ed uno sul Pescara. Queste opere sono ripartite su una lunghezza di 72 chilometri e mezzo, che tale è la distanza fra Popoli ed Aquila.

Da Aquila la linea rimonta l'Aterno fino a Marone e, forato l'Appennino fra Cesaproba e Pellescritta, sbocca sul versante opposto nella valle del Ratto, e quindi in quella del Velino, che segue fino a Rieti.

Per raggiungere la galleria, la linea sale gradatamente fin da Aquila, con pendenze variabili del 7 e mezzo al 25 per mille, passando sette volte l'Aterno con ponti di luce variabile dai 15 ai 12 metri.

Abbandonata la valle dell'Aterno per entrare in quella di Pellescritta, la linea ne oltrevarca il rivo con ponte viadotto di 8 metri di luce, e giunge alla galleria. Questa galleria ha 1450 metri di lunghezza, parte in ascesa e parte in discesa, con pendenze uniformi del 16 per mille. Al suo sbocco dalla galleria, la linea segue le valli del Ratto e del Velino, con

pendenze variabili dal 25 al 12 per mille Sue a Città Ducale, ove allargandosi la valle, la linea si conduce a Rieti con pendenze più moderate Le opere d'arte maggiori che s'incontrano da Aquila a Rieti sono tre ponti ad un arco, da 12 a 18 metri di luce, 12 gallerie della lunghezza complessiva di 1735 metri, oltre alla galleria principale di 1450 metri, e nove viadotti della lunghezza complessiva di 825 metri ed altezza variabile dai 10 ai 33 metri, il tutto ripartito su una lunghezza di 71 chilometri e mezzo. La lunghezza totale della linea Pescara-Rieti è di chilometri 195, e la sua spesa complessiva non sorpasserà quella prevista all'epoca della concessione, essendovi molti tratti di facilissima esecuzione

Totale delle spese fatte al 31 Decembre 1865 L. 148,926 06

§ 8

Napoli-Eboli, Chil 87

Sulla linea Napoli-Eboli restava a costruirsi la traversata di Salerno I lavori cominciarono fin dal principio dello scorso anno 1865 ed ebbero termine il 20 dello scorso maggio, giorno in cui fu tolta la interruzione che esisteva su quella linea ed inaugurato un servizio non interrotto fra Napoli ed Eboli. Su questo breve tratto di 7 chilometri si costruì un ponte sull'Irno di 20 metri di luce, due gallerie della lunghezza complessiva di 737 metri, un gran viadotto a due archi sulle Scarcupata, e diversi muri a sostegno delle strade in falda Riunito il tronco di Eboli con Napoli, il movimento che su quel tratto era fin qui molto limitato non potrà a meno di

crescere notevolmente, arrecando alla Società un giusto compenso alle opere fatte per la traversata di Salerno

Le spese fatte nel 1865 ammontarono a	L.	3,970 670 75
Spese fatte al 31 Decembre 1864, compreso il prezzo d'acquisto della linea Napoli-Viotri-Castellammare pagato a Bayard	»	22,784,434 75
Spese al 31 Decembre 1865	L.	26,755,105 50

§ 9

Stazione di Napoli

I lavori della Stazione di Napoli continuarono nello scorso anno sotto la direzione della Società delle Strade ferrate Romane come negli anni antecedenti. Ma nel corso dei lavori essendosi eseguite nuovi studj, si sottopose al Governo un nuovo progetto di cui si aspetta l'approvazione per riprendere e proseguire i lavori con energia

Intanto, allo scopo di poter far giungere nella nuova Stazione i viaggiatori della linea di Aversa a Benevento, quando le prime sezioni che si stanno costruendo saranno aperte all'esercizio, si è provveduto all'appalto del tratto di strada comune colla Società delle Strade Ferrate Romane, e che fa capo alla Stazione centrale, previa convenzione colla suddetta Società pel rimborso delle spese fatte in quella parte di lavoro che riescisse eseguita a suo solo vantaggio

La spese di costruzione pel 1865 ammontarono a	L.	335 801 52
Spese a tutto il 31 decembre 1864	»	444,709 81
Totale al 31 decembre 1865	L.	780 511 33

§ 10

Voghera-Pavia Pavia-Brescia, chil 147.

Sul tronco da Voghera a Pavia, i lavori di costruzione si proseguirono fino ad oggi regolarmente. Il ponte sul Po, incominciato solo nel novembre 1864, è oggidì avanzatissimo, benchè si sien dovute spingere le fondazioni delle nove pile e delle due testate ad una profondità che ha variato da metri 18 50 a metri 21,01. Delle dieci travate, di metri 72 50 di luce netta per cadauna, di cui si compone la sua impalcatura metallica, 8 sono ultimate ed altre due sono in corso di costruzione. Nello stesso tempo si lavora alle fondazioni delle retrospalle, le quali riposeranno su otto cassoni metallici fondati alla profondità di dodici metri sotto le magre del fiume. Il rapido avanzamento del ponte, ed il bisogno di compiere le opere di inalveamento e di difesa prima delle piogge autunnali ci consigliarono ad appaltare queste ultime, tosto dopo avere ottenuta l'approvazione ministeriale al progetto relativo, onde speriamo che quando il ponte sarà ultimato, le opere di difesa al medesimo saranno in tal grado d'avanzamento da permettere l'immissione delle acque del Po nel nuovo suo alveo.

Le altre opere progettate sul tronco Voghera Pavia, compresi i fabbricati delle Stazioni e le case cantoniere, sono molto avanzate, e si troveranno ultimate contemporaneamente al ponte sul Po. Resteranno ad eseguirsi gli accessi al medesimo dal lato di Pavia e vi si provvederà tostochè sieno immesse le acque del fiume sotto il ponte.

I lavori del tronco da Pavia a Brescia furono appaltati in cinque distinti lotti dall'aprile al settembre 1865, ed incominciati senza ritardo, tostochè il Ministero ebbe accordate le sue approvazioni ai progetti presentatigli dalla Società.

Le opere maggiori che vi si incontrano sono le seguenti:

Un ponte sul Naviglio di Pavia,	ad un arco, con luce libera di	22 m
id. sull'Olona	id.	26 »
id. sul Lambro	a tre archi	51 »
id. sull'Adda	a tre travate in ferro	142 »
id. sull'Oglio	a tre archi	66 »
id. sullo Strone	ad un arco	20 »
id. sul Mella	a tre archi	39 »

Tutte queste opere sono al giorno d'oggi in grado avanzato di costruzione, ad eccezione del ponte sull'Adda, progettato a tre travate in ferro, del quale si stanno ultimando le fondazioni. Quest'opera però sarebbe ben più avanzata se difficoltà insorte col Ministero della Guerra pel passaggio dell'Adda non ci avessero obbligati a studiare un nuovo tracciato. Ora più avanti le complicazioni politiche avvenute ci venne intimato l'ordine di sospendere i lavori attorno a Pizzighettone, ed a questo abbiamo obbedito, facendo riserva dei nostri diritti. Una tale sospensione avrà per effetto di ritardare oltre il previsto l'apertura del tratto da Pavia a Cremona, che avrebbe potuto in tempi ordinarj essere compiuta per la fine dell'anno corrente.

Le spese fatte nel 1865 ammontarono a	L.	7,265 000 72
Spese fatte al 31 Dicembre 1864	»	342 821 18
Totale al 31 Dicembre 1865	L.	7,607.821 90

§ 11.

Materiali ed attrezzi in Esercizio — Magazzini Approvvigionamenti — Officine.

Il valore del materiale, degli attrezzi ed utensili diversi in servizio sulle due reti Adriatica e Tirrena ascendeva al 31 dicembre 1865

Per la rete Adriatica	L.	7,411,239	64
Per la rete Tirrena	»	1,644,245	76
ed in totale come dall'Allegato N° 4 a	L.	9,055,485	40

Il valore dei materiali esistenti nei magazzini della Società alla detta epoca si ripartiva come segue:

Nei magazzini di Ancona e Foggia	L.	1,276,542	59
in quello di Napoli	»	264,063	28
in quello di Rimini	»	31,866	99
Nei magazzini d'armamento ed altri	»	304,465	63
I pagamenti fatti per approvvigionamenti in corso di lavoro o di consegna, ascendevano al 31 dicembre a	»	3,418,994	59
Totale	L.	5,295,973	08

Infine il prezzo delle materie ed oggetti diversi consegnati alle officine al 31 dicembre, si dividevano come segue:

Nelle officine e rimesse della rete Adriatica.	L.	35,457	42
in quelle della rete Tirrena	»	89,218	60
Totale	L.	124,676	02

Mediante tutte queste spese la Società, oltre ai combustibili, oggetti di consumo, attrezzi ed utensili diversi in magazzino, possiede un materiale mobile in servizio ed in costruzione composto di 164 locomotive, 771 carrozze da viaggiatori e 1737 carri da merci, materiale di già considerevole, ma che andrà ogni giorno aumentando in proporzione dell'estensione della rete, e dell'accrescimento del traffico sulla medesima.

Dobbiamo anche annunziarvi che per fornire di materiale mobile le nuove linee che saranno aperte all'esercizio sono in corso di costruzione locomotive, vetture e carri in buon numero nelle officine di Pietrarsa e dei Granili appartenenti alla Società Nazionale delle Industrie di Napoli la quale per rispondere all'invito affidatole ha rinnovate le sue officine arricchendole delle macchine ed utensili indispensabili per le nuove sue costruzioni.

CAPITOLO II

Esercizio.

I prodotti dell'Esercizio nello scorso anno 1865 ammontarono

per la Linea Adriatica a	L	4,521,799 75
per la linea Tirrena a	»	1,521,698 08

i quali ripartiti sulla lunghezza media esercitata nell'anno, corrisposero a chilometro

per la linea Adriatica a	L	6768 19
e per la Tirrena a	»	12017 —

I prodotti corrispondenti dell'anno 1864 erano stati

per la linea Adriatica di	L	6110 66
e per la Tirrena di	»	20124 16

onde ne segue che nello scorso Esercizio si ebbe:

per la linea Adriatica un aumento di . . . . . L. 657 52
e per la Tirrena una diminuzione di . . . . . » 1107 16

L'aumento verificato sulla linea Adriatica sarebbe stato assai più rilevante se durante sei mesi il cholèra non avesse bersagliate le popolazioni distogliendole dai loro traffici. Questo flagello ci ha arrecato un danno grave. Basterà di sapere che su alcune sezioni della linea il prodotto mensile si ridusse alla metà del prodotto corrispondente dell'anno antecedente.

Un'altra causa di diminuzione dei prodotti l'avemmo coll'attivazione dei tronchi meno produttivi di Trani-Brindisi e Bari-Gioja, della lunghezza complessiva di 206 chilometri, ed ne ultima per l'applicazione su tutta la linea delle nuove Tariffe adottate pei trasporti militari, in forza della Convenzione 28 novembre 1864.

Ciò malgrado, ci bastò di esercitare per sei mesi la linea Ancona-Bologna-Ravenna, perchè il maggior suo provento compensasse non solo le diminuzioni verificatesi sul resto della linea Adriatica, ma ne aumentasse il prodotto chilometrico, quantunque il percorso medio dell'anno sia salito da chilometri 306 93, che era nel 1864, a chil. 665 96.

Sulla linea Tirrena la diminuzione dei prodotti per l'esercizio scorso su quello precedente del 1864 è pur dovuta alla presenza del cholèra che desolò per buona parte dell'anno quelle provincie, e vi fece diminuire in una proporzione sensibile il movimento dei viaggiatori.

Le spese di Esercizio ammontarono nel 1865:

per la linea Adriatica a . . . . . L. 4 658 579 34
e per la Tirrena a . . . . . » 1,179,316 18

che, ripartite sulla lunghezza esercitata, danno una spesa per ogni chilometro

della linea Adriatica di . . . . . L 6973 —
e della linea Tirrena di . . . . . » 14741 —

mostre nello scorso anno la spesa chilometrica fu

per la linea Adriatica di . . . . . L 5450 12
e per la Tirrena di . . . . . » 13964. 19

da cui risulta pel 1865 un aumento di spese sull'Esercizio 1864 che sali

per la linea Adriatica a . . . . . L 1522. 88
e per la Tirrena a . . . . . » 776 81

Questo aumento si ripartì, per le linee Adriatica, sulle spese generali dell'Amministrazione, sul personale e sui combustibili, e per la linea Tirrena sul personale sui combustibili, e sulla manutenzione

Le spese generali dell'Amministrazione Centrale si aggravarono sull'Esercizio per l'attivazione successiva di molti tronchi, che erano in corso di costruzione nel 1864 Nel personale poi la maggiore spesa fu causata dal cholera che ci obbligò a tenere in servizio un doppio personale, ed a retribuirlo largamente onde procurargli i mezzi di un valido sostentamento

Anche i combustibili furono pagati a più caro prezzo nel 1865 che non nell'anno antecedente sia pel maggior costo dei carboni che pel maggior prezzo dei noli

Infine la maggiore spesa di manutenzione per la linea Tirrena ebbe per iscopo il ricambio parziale fattovi del materiale

d'armamento che si trovano in cattivissimo stato, e che sarà gradatamente rinnovato per intero.

Le maggiori spese che v'abbiamo notate cesseranno in gran parte nei venturi esercizii. Per contro speriamo che aumenteranno i prodotti. A questo fine abbiamo ribassato molte tariffe in vigore pel trasporto delle merci, facendo concorrenza alla navigazione ed al carreggio ordinario. Fra breve speriamo pure di avere la valigia delle Indie, che percorrerà la nostra strada da Brindisi a Bologna. E quando avremo la valigia per l'Italia anche le merci a gran velocità seguiranno la stessa via, realizzando così uno degli scopi principali pei quali la nostra linea fu costrutta, cioè quello di farla servire d'anello di congiunzione pel transito del commercio del Continente Europeo coll'Oriente.

CAPITOLO III.

Situazione finanziaria

La somma realizzata dalla Società al 31 dicembre 1865 per ispese di prima impianto, furono le seguenti

1° Versamenti sulle azioni		L	93,464,200 —
2° Prestiti			
Obbligazioni Serie *A*	L 55 000 000 —		
» » *B*	» 56,029,000 —		
id Bayard, Rothschild e De Gas	3,777 375 —		
		»	114 806 375 —
3° Sussidio dello Stato in lavori		»	10 000 000 —
Totale		L	218,290,575 —
Spese di primo impianto		»	189 458 241 02
Rimangono		L	28 832,333 98

Sulla quali

in fondi disponibili	L 18 447,158 05	
in crediti diversi	» 10,385 175 93	

Alle attività di cui sopra aggiungendo

A I versamenti in ritardo sulle Azioni	a 6,515,600 —		
B Residuo della sovvenzione	» 11,853 795. 61		
C I Beni demaniali	» 10 000 000 —		
D I saldi attivi	» 1,324 749 87		
		L	29,694,345 48
Avremo a disposizione pel corrente anno un attività di		L	58 526,079 46
A questa somma aggiungiamo ancora i prodotti presunti dell'Esercizio per		»	7,320,000 00
E lo attività ammonteranno a		L	65,846 679 46
Dal preventivo che vi è stato presentato avrete rilevato che le spese ammonteranno a		»	94 097 394 99
da cui resulta un'eccedenza delle spese sulle attività di		L	28 250,715 53

Ma di fronte a questa somma sono da tenere a calcolo 22 milioni di sovvenzioni dovute dal Governo alla Società per l'anno corrente, e sulle quali possiamo fare assegnamento per soddisfare ai nostri impegni.

Fra le attività figurano i 10 milioni di Beni Demaniali, di cui una parte è già in via di realizzazione, ed una parte potrà essere utilizzata pel pagamento dei lavori Cosicchè, quand anche di un residuo del loro valore non si potesse disporre, la differenza tra l attivo e il passivo per provvedere ai bisogni dell' anno corrente non potrebbe eccedere i 10 milioni.

Il Consiglio si adopera per provvedere questa somma con operazioni finanziarie che non siano di soverchio gravose, e che, ad ogni modo, non possano per nessuna maniera pregiudicare l'avvenire della nostra Impresa. Nel quale intento esso confida che il Governo vorrà assistercì colla sua influenza e vorrà senza uscire dai limiti determinati dalla Convenzione, agevolarci il modo di attraversare la presente crisi finanziaria che, mentre ha scosso il credito in tutta Europa, per noi è fatta più grave dalle condizioni politiche in cui versa l Italia.

CAPITOLO IV

Liquidazione generale.

La liquidazione generale dell'anno 1864 presentava al 31 dicembre 1864 gli utili della Società in L. 4,724,200, 50 sulla quali il Consiglio d'Amministrazione proponeva, e l'Assemblea Generale del 14 giugno 1865 approvava, le seguenti disposizioni

1° Deduzione delle somme risultante da diminuzione della garanzia dovuta dal Governo negli Esercizj 1863 e 1864 in base all'Art. 6 della Convenzione 28 novembre 1864, e liquidata nella somma di	L. 1,041,583. 33
2° Fondo di riserva statutario al 6 % negli Esercizj 1863 e 1864	» 220,957 03
3° Fondo di riserva speciale destinato a far fronte alle maggiori spese di costituzione	» 761,709 14
4° Dividendo di L. 14.50 sopra 200,000 Azioni	» 2,700,000. —
Totale come sopra	L. 4,724,200. 50

La suesposta somma da dedursi a favore del Governo, e preventivata in L. 1,041,583. 33
nella liquidazione dei Conti reciproci colle Stato risultò la vera di » 1,011,497 15

che dedotta dalla somma antecedente ne risulta un utile di » 86, 1e

alle quali aggiungendo

1° I profitti della rete Adriatica in	» 4,521 799. 75
2° Quelli della rete Tirrena in	» 1,521 698. 08
3° La sovvenzione di L. 20 mila per chilometro per la media dei chilometri esercitati nell'anno	» 15,500,680 12
4° Interessi 6 % sull'importo di L. 220,957 03 costituenti il fondo di riserva statutario al 31 dicembre 1864 (Art. 53 dello Statuto)	» 13,257 42

Si ebbe il totale delle attività della liquidazione 1865 in L. 22,263,471 55

Fra le altrità dalla Società non sono state compiute le 500 lire a chilometro pagateci dal Governo. Questa ascendeva stata assegnata per la indennità che occorre dare agli appaltatori della linea soppressa sono stata inscritta a credito di un Conto speciale, a debito del quale dovranno essere annullate le somme che saranno liquidate ai suddetti appaltatori.

Dall'importo dell'attività furono dedotte le seguenti passività a carico dell'esercizio:

1° Interessi sul Capitale impiegato nella Costruzione per la parte spettante all'esercizio	L.	7,870,705 45
2° Quello pagato al 3° diambre alla Società delle ferrovie Romane per importare approssimativo degli interessi ed ammortizzazione delle Obbligazioni assunte a nostro carico pel corrispettivo della cessione della linea Ancona-Bologna-Ravenna, in ascenzione dell'Art. 12 della Convenzione 28 novembre	a	1,687,248. 33
3° Spese d'esercizio della rete Adriatica (Allegato N° 5)	a	4,858,070. 34
4° Spese d'esercizio della rete Tirreno (Allegato N° 19)	a	1,179,218. 28
5° Differenze sui cambi pel pagamento dei tagioni all'estero	a	21,706. 50
6° 1/07 di L. 500,851. 07 spese di fondazione, che si ammortizzano annualmente per tutta la durata della Società	a	5,874. 78
Totale delle passività da dedursi	a	15,435,821. 55
Rimangono gli utili netti della liquidazione	a	7,128,647 —

Da questa somme deducendo:

1° Il 5 % destinato al fondo di riserva statutario	a	427,882. 82
2° Le L. 2000 a chilometro di sovvenzione straordinaria che il Consiglio di Amministrazione propone di destinare a formare una		
A riportarsi L.		427,882 82 L. 7,128,647 —

Riporto L.	427,632. 82	L. 7,128,047. —
nuova riserva straordinaria per sopperire ai bisogni delle costruzioni ed al soddisfacimento degli impegni assunti colla Convenzione 28 novembre 1864 Questa somma per l Esercizio 1865 risultò di	» 1,580,602 74	
Totale a dedursi		» 1,926,285 50
Rimangono gli utili definitivi in		L. 5,199,761 44

sulla quale il Consiglio d'Amministrazione, valendosi della facoltà accordategli dagli Statuti ha stabilito di prelevare una somma di L. 3 000 000 da distribuire agli Azionisti a ragione di L. 15 per Azione, tostochè crederà giunto il momento opportuno per farlo, designando la rimanente somma di L. 2,199,761 44 a fondo di riserva speciale in aumento di quello stanziato per lo stesso fine nella liquidazione dello scorso esercizio.

RIASSUNTO E CONCLUSIONE

Dall' esposizione che v' abbiamo fatta vi sarà facile di formarvi un' idea esatta dello stato della nostra impresa. Nello scorso anno abbiamo attivati 206 chilometri di nuove linee, ed aggiunti a questi altri 246 chilometri coll' acquisto di Bologna-Ancona-Ravenna, portando le linee in esercizio a 938 chilometri al 31 dicembre, ed a 977 al 15 gennajo dell'anno corrente. Abbiamo pressochè ultimati i lavori di consolidamento sulla linea Adriatica, e spinto attivamente i lavori sulla linea Lombarda, e nella traversata di Salerno, che fu inaugurata il 20 Maggio scorso. Abbiamo finalmente studiate le tre traversate dell'Appennino, ed i tronchi rimanenti della linea Adriatica da Lecce al Girasto, e da Giojo a Taranto e sulla traversata principale Foggia-Napoli abbiamo incominciati i lavori da ambe le estremità, e li proseguiremo coll' anno presente con particolare impegno, per la grande importanza di detta linea sull'avvenire commerciale della nostra rete.

Presentandovi i conti dell'esercizio v' abbiamo notato un aumento nei prodotti della linea Adriatica ed una diminuzione in quelli della linea Tirrena, soggiungendovi che le spese erano invece in aumento per ambe le linee. Però vorrete rammentare che sono il risultato di circostanze temporarie, le quali non rinnovandosi, si ricondurranno le spese nei limiti degli scorsi esercizi, mentre invece tutto concorre a farci prevedere un prossimo notevole incremento ne' prodotti delle nostre linee. La situazione finanziaria della Società, se si rimonta dell' anormale situazione presente del credito pubblico, non debbe scemare punto la fiducia nel nostro avvenire rimanendo intatte le risorse della nostra impresa.

Nella liquidazione generale dell'anno, vi annunziammo lo stanziamento fatto a fondi di riserva, di somme importanti per futuri bisogni delle costruzioni e per far fronte ad ogni eventualità di maggiori spese per le grandi linee dell'Appennino. Così possiamo esser certi che tutte le previsioni sul costo delle linee e sugli utili del futuro potranno essere sorpassate.

Crediamo prudente misura di non distribuire per ora i dividendi fissati dal Consiglio d'Amministrazione sugli utili dello scorso esercizio, parendoci, più che naturale, doveroso nell'interesse nostro, in momenti di strettezze finanziarie, di non distrarre i fondi che abbiamo disponibili, ciò che ci costerebbe dopo maggiori sagrifizi per procurarci le somme necessarie per le costruzioni. Noi impieghiamo ora tutte le nostre risorse a proseguire i lavori, salvo a pagarvi il dividendo fissato quando le circostanze lo rendano opportuno.

Signori

Se le condizioni finanziarie della nostra Società si risentono della situazione anormale in cui versano il credito e le grandi imprese industriali in Italia, abbiamo tuttavia nello sviluppo ragguardevole della nostra impresa un pegno sicuro della sua futura prosperità.

Signori

Abbiamo l'onore

1° Di presentare alla vostra approvazione i Conti del 1865 ed il preventivo del 1866,

2° Di invitarvi a stabilire definitivamente il dividendo deliberato dal Consiglio d'Amministrazione in lire quindici per ciascuna azione da pagarsi quando lo si crederà opportuno e con decorrenza di interessi a ragione del cinque per cento del suo ammontare fino al giorno del pagamento,

3° D'invitarvi ad eleggere sette Consiglieri in luogo dei Signori Cav Bartolommeo Cini, Cav Felice Genero, Cavaliere Vincenzo Denina, Cav Giulio Belinzaghi, Conte Pietro Beltrami, Cav Israel Guastalla di Modena, Cav Ambrogio Trezzi, designati dalla sorte a cessare dall'ufficio, secondo il prescritto dell'Art 41 dello Statuto.

Più, ad eleggere altri due Consiglieri in sostituzione dei Signori Barone Bettino Ricasoli e Comm Avv Tommaso Corsi i quali con nostro rincrescimento si dimisero dall'ufficio

4° In ultimo siete chiamati ad eleggere a forma dell'art 32 degli Statuti, tre Revisori del Bilancio e due supplenti.

DELIBERAZIONI DELL' ASSEMBLEA

Risultarono depositate Azioni 32,402 con diritto a voti N. 2418

Si constatarono intervenuti N 137 Azionisti rappresentanti N 74,514 Azioni e 1102 voti

L' Assemblea all unanimità

1.° Approva i conti del 1865 e il preventivo del 1866,

2.° Stabilisce definitivamente, salvo approvazione del Governo, il dividendo deliberato dal Consiglio di Amministrazione in ragione di L 15 per ciascuna Azione, da pagarsi quando il Consiglio lo crederà opportuno e con decorrenza di interessi in ragione del 5 per 0/0 del suo ammontare fino al giorno del pagamento

Quindi a grande maggioranza per via di scrutinio secreto

3.° Elegge a far parte del Consiglio d'Amministrazione onde coprire i posti dei sette consiglieri rimasti vacanti in seguito alla estrazione a sorte fatta a mente dell'art.° 41 degli Statuti i Signori

Marchese Lorenzo Ginori Lisci, Cav. Bartolommeo Cini, Cav. Giulio Belinzaghi, Cav Avv Andrioche Trezzi, Conte Pietro Beltrami, Cav Felice Genéro, Nobile Gerolamo Bassi,

4° Elegge a far parte del Consiglio medesimo, in sostituzione dei dimissionari Signori Barone Bettino Ricasoli e Commend. Tommaso Corsi, i Signori:

Cav. Vincenzo Denina e Cav. Isaac Guastalla;

5° Elegge a Revisori del Bilancio i Signori:

Barone Sabino Leonino, Cav. Antonio Monghini
e Cav. Felice Bianchini;

ed a supplenti i Signori:

Mose Padova e Cav. Prof. Angelo Vegni.

ALLEGATI

ALLEGATO N° 1.

LINEE CONCESSE

colle Leggi 21 Agosto 1862 e 14 Maggio 1865.

	CHILOMETRI		
	in esercizio	in costruzione o da costruirsi	TOTALE
Ancona-Otranto	(1) 597	50	647
Pescara-Aquila-Rieti	»	483	483
Napoli-Aversa-Roccaravo-Foggia	»	422	422
Napoli-Campobasso-Termoli	»	408	408
Bari-Taranto	53	62	115
Napoli-Eboli-Castellammare	80	7	87
Voghera-Pavia	»	93	93
Pavia-Cremona-Brescia	»	424	424
Bologna-Ancona	206	»	206
Bologna-Ravenna	51	»	51
TOTALE	977	2069	3046

(1) Compresvi i 38 chilometri aperti all'Esercizio il 15 Gennaio 1866

ALLEGATO N° 2

ELENCO

del Materiale mobile usato e nuovo in Servizio ed in Costruzione al 31 Dicembre 1865

QUALITÀ E CLASSE DELLE MACCHINE E VEICOLI	Materiale in Servizio	Materiale in Costruzione	TOTALE
1 Macchine locomotive			
Locomotive a ruote libere	21	22	43
Locomotive a 2 assi motori	77	22	99
Locomotive a 3 assi motori	40	4	33
N°	140	48	184
2 Vetture da viaggiatori.			
Vetture di 1ª Classe e vetture salon	33	13	46
Vetture di 1ª e 2ª Classe	21	14	135
Vetture di 2ª Classe	93	31	124
Vetture di 3ª Classe	243	130	373
Vetture di 2ª e 3ª Classe	1	»	1
Vetture di 3ª Classe ed Ufficio Postale	2	»	2
N°	453	249	674
3 Vagoni da merci, da bestiame e diversi			
Vagoni da bagagli	20	32	98
Vagoni per trasporto di carrozze	10	24	47
Vagoni a scuderia	30	17	93
Vagoni coperti da merci e da bestiame	389	100	493
Vagoni da bestiame scoperti	136	88	224
Vagoni da legname	114	20	134
Vagoni piatti da merci	94	128	222
Vagoni da ghiaia	339	75	414
N°	1202	477	1737
TOTALE GENERALE N°			2,372

Digitized by Google

SPESE DI PRIMO IMPIANTO
al 31 Di

SUDDIVISIONI DEI CONTI	ANCONA FOGGIA		FOGGIA-CONZA FOGGIA-MONOPOLI		MONOPOLI-OTRANTO BARI TARANTO	
Personale, stipendj, salari ed indennità di trasferta	761,734	90	283,038	68	264 340	75
Spese diverse per l'armamento	416,344	40	6 740	42	2,632	49
Stampati ed oggetti di cancelleria	48,293	91	6,483	87	6 047	49
Posti-lettere e telegrammi	41,497	77	3,592	36	4,937	39
Pigione degli uffizj	23 477	47	43,349	40	11,048	07
Riscaldamento ed illuminazione	3,303	73	4,768	40	883	70
Mobiliare ed altri oggetti d'inventario	45,683	98	8,343	91	3 087	77
Spese diverse	29,707	74	5,043	87	3,877	80
Spese d'amministrazione e messa in esercizio	258,726	48	32,460	12	53,404	66
Costruzione delle Stazioni	4 425 040	83	4,077,319	70	462,014	23
Acconti pagati alle Imprese costruttrici	65 078,945	63	21 042,254	25	19,674 174	68
Lavori di costruzione fuori appalto	6 672 776	47	462,285	87	4 041 895	10
Manutenzione straordinaria	357 872	59	449 805	49	79 355	97
Spese riflesse al Governo	4,751,036	80	3 233	47	»	»
Spese per studj e tracciamenti	»	»	»	»	»	»
Premio della Linea già costruita	»	»	»	»	»	»
Spese generali della Costruzione	462 486	39	227 582	65	492,449	56
Partecipazione alle spese generali dell'Amministrazione centrale	247,008	48	445,034	27	83,328	27
Lire	78,949 661	66	26 795,673	46	21 552 977	40
Interessi sul Capitale dal principio dei lavori	5 400,189	47	4,879,573	65	4 346,004	05
TOTALE Lire	83 340,093	83	29 755 246	81	22 869 267	05

Digitized by Google

N° 3

PER LE COSTRUZIONI

embre 1865.

PESCARA CEPRANO		CONZA EBOLI CASTELLAMARE NAPOLI		PESCARA AQUILA RIETI		VOGHERA-PAVIA CREMONA BRESCIA		TERMOLI-NAPOLI		FOGGIA NAPOLI per BENEVENTO		TOTALE	
80 183	97	800,164	43	117 882	46	201,455	61	60 782	75	211,080	68	2 291,093	85
»	»	7 160	68	»	»	»	»	»	»	»	»	435,322	41
451	13	6,602	69	1,622	88	13,971	38	8 131	71	10,180	81	73,413	67
130	35	8,673	50	377	15	8,014	87	393	43	1,504	36	24,121	78
1,501	80	8 153	82	917	»	4,538	60	1,301	75	12,282	61	76,697	94
130	25	738	50	100	51	3,205	60	168	60	1 157	77	11 180	40
185	17	2,899	90	7 743	40	6,190	30	8,710	68	87 934	36	110,806	56
617	43	5,419	41	7,076	10	6,599	77	2,917	11	10 110	22	73,880	77
»	»	776	»	»	»	»	»	82	60	»	»	343 190	36
»	»	78,610	88	»	»	»	»	»	»	»	»	2 112,050	30
»	»	6,174,188	77	»	»	8,735,107	22	»	»	»	»	110,670,737	55
»	»	857 180	80	»	»	3,963,126	11	»	»	20,700	11	16,197,866	28
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	571 435	31
6,802	69	110,506	82	»	»	»	»	»	»	»	»	1,870,875	91
»	»	»	»	»	»	5,415	60	»	»	1 000	70	7,012	30
»	»	11 795,538	76	»	»	»	»	»	»	»	»	11 795,538	76
610	80	211,540	67	1,346	30	71,000	00	1,311	61	3,353	00	660,540	40
211	71	64 080	83	710	79	30 110	90	600	00	1,860	58	563,019	61
37 120	61	25,363 038	83	110 000	49	7 130 776	95	119,166	46	353,134	40	160 131,070	80
6 061	86	1,391 167	27	8,693	88	468,041	60	9 404	61	21,075	13	8,650,376	36
10 302	92	26,755,105	80	110 080	60	7,607 891	60	117 301	97	375,196	35	170 690,455	90

Digitized by Google

ALLEGATO

BILANCIO

a tutto il 31

ATTIVO

Banchieri, Casse e Portafoglio						
Banchieri diversi	»	»	6 000 191	01		
Casse — Centrale di Firenze	291,351	77				
Casse — dell'Esercizio in Ancona	41 770	00				
Casse — Succursale di Napoli	22 963	23				
Casse — di Scorta delle Costruzioni	237 210	21				
			589,323	19		
Portafoglio — Rendita dello Stato	4 132 156	52				
Portafoglio — Buoni del Tesoro	10 921 722	55				
Portafoglio — Effetti diversi	101 171	75				
			19 701 721	82	18,417 158	99
Debitori diversi						
Versamenti in ritardo sulle Azioni	»	»	6,518 822	»		
Conto Generale dello Stato	»	»	12 226 185	66		
Finanze dello Stato	»	»	11 842 723	01		
Debitori diversi	»	»	10,727 217	19		
Corrispondenti — (Debitori per trasporti)	»	»	706,123	25		
					12,079,321	41
Spese di primo impianto						
Spese di fondazione	»	»	563,976	91		
Ancona-Foggia	23 362 223	03				
Foggia-Monopoli-Conza	28 773 218	01				
Monopoli-Otranto e Bari-Taranto	22 824 227	03				
Conza-Salerno-Vietri	11 [illegible] 9 520	71				
Salerno-Napoli-Castellammare	11 [illegible] 25,633	76				
Voghera-Pavia-Cremona-Brescia	7,607,821	90				
Foggia-Napoli per Benevento	375,162	9[illegible]				
Termoli-Napoli	127 [illegible]	97				
Pescara-Aquila-Rieti	118 986	06				
Pescara-Ceprano	12 222	92				
			179,600,455	90		
Bologna-Ancona	»	»	12 102	22		
Strada ordinaria da Bisaccio a Valva	»	»	1,073 196	5[illegible]		
Stazione Centrale di Napoli	»	»	780 [illegible]11	22		
Opificio di Napoli	»	»	20 701	67		
Approvigionamenti Monopoli Otranto Bari Taranto	»	»	9,410,372	71		
Case Operaie in Foggia	»	»	6 105	07		
Officina Bologna-Ancona	»	»	1 081	07		
Materiali ed attrezzi in servizio	»	»	8,055 165	10		
Approvigionamenti	»	»	5,12[illegible]	28		
Officine	»	»	124 070	0[illegible]	189,158,211	02
					247,981,022	42

Digitized by Google

N.° 4

GENERALE

icembre 1865

PASSIVO

Fondo Sociale						
Importo di 200 000 Azioni a Lire 500	»	»	100,000,000	»		
Sussidio dello Stato in lavori fatti	»	»	10,000,000	»		
Id. id. in beni demaniali	»	»	10,000,000	»		
					100,000,000	»
Prestiti						
Prestito S. A. — 250,000 Obbligazioni	»	»	55,000,000	»		
Detto B. — 250,300 Id.	»	»	50,000,000	»		
Prestiti gravanti la linea Bayard: de Rothschild	2,441,000	»				
de Gas	965,175	»				
Bayard	371,000	»				
			3,777,375	»		
					111,800,375	»
Interessi						
Cedole d'interessi scaduti e non ancora presentate per l'incasso al 31 Dicembre 1865						
Sulle Azioni	»	»	2,088,570	80		
Sui prestiti A e B	»	»	75,120	»		
Sul prestito Bayard	»	»	11,100	»		
					2,170,182	80
Ammortizzazioni e dividendi						
Obbligazioni del prestito Bayard estratte a sorte e non presentate pel pagamento	»	»	1,500	»		
Dividendi sopra 13 807 Azioni mancanti del versam.to	»	»	187,600	50		
					189,100	50
Creditori diversi						
Imprese e Fornitori: Mandati di pagamento mostrati	371,168	88				
Trattenute per garanzia	1,162,154	04				
			1,534,623	88		
Interessi attivi (conto sospeso)	»	»	508,513	80		
Imposta del Decimo	»	»	843,015	80		
Banchieri diversi	»	»	75,191	40		
Creditori per soppressione di linee (500 lire per chilom.)	»	»	280,270	71		
Creditori diversi	»	»	91,054	58		
					2,703,580	01
Fondi di riserva						
6 o/o sugli Utili netti dell'anno 1863	68,780	94				
Id. Id. 1864	152,174	09	220,057	03		
Id. Id. 1865	»	»	427,680	38		
Riserva speciale 1864	»	»	761,650	14		
Riserva straordinaria	»	»	1,500,602	74		
					2,910,902	73
Liquidazione generale						
Utili netti risultanti al 31 Dicembre 1865, dedotto il fondo di Riserva 6 o/o	»		»	»	6,199,761	44
					247,984,920	48

ALLEGATO

Esercizio-

PRODOTTI

INDICAZIONE DEI PRODOTTI					Ammontare complessivo	
Viaggiatori						
Viaggiatori di 4ª Classe	N°	88,779	234,798	47		
» 3ª »	»	813 462	4 148,343	80	2,958,889	08
» 2ª »	»	408,877	4,084 808	35		
Militari ed altri per conto dello Stato	»	402 403	829 581	47		
Trasporti a grande velocità						
Bagagli	Quintali	20,550	120,825	80		
Cani	N°	4,402	4,649	97		
Mercanzie diverse	Quintali	63,340	255 147	01		
Bozzoli	»	831	808	44	479,688	40
Numerario	Lire	35,141,677	46,981			
Veicoli e feretri	N°	29	4,490	20		
Bestiame	Capi	8,780	44,570	43		
Trasporti per conto dello Stato	—	»	35,625	01		
Trasporti a piccola Velocità						
Mercanzie	Quintali	977,420	4,013,982	04		
Veicoli e feretri	N°	226	3,949	40	4,060 798	04
Bestiame	Capi	88,033	49,490	40		
Trasporti per conto dello Stato	—	»	419	50		
Prodotti diversi						
Diritti di sosta, competenze per pesatura etc.			49 300	07	49,300	07
				TOTALE L.	4,524 156	48

N° 5

Linea Adriatica

SPESE

INDICAZIONE DELLE SPESE			Ammontare complessivo	
Spese generali dell'Esercizio				
Personale della Direzione, Ispettore sanitario	118,010	93		
Pigioni, manutenzione del mobilio, riscaldamento ed illuminazione	15,516	40	770,953	99
Spese d'ufficio, stampati, pubblicazioni e spese diverse	38,170	34		
Partecipazione alle spese generali dell'Amministrazione	599,243	57		
Spese generali dei Magazzini				
Personale	60,507	65	70,[illegible]	40
Spese d'Ufficio e Spese diverse	15,314	40		
Spese del Traffico e Movimento				
Personale degli Uffici, Contabilità e Telegrafi	441,060	00		
Personale delle Stazioni e Convogli	750,027	43		
Spese d'Ufficio stampati e spese diverse	143,084	14	1,141,413	27
Unione illuminazione dei Convogli, nolo di vetture, vagoni, avarie e spese diverse	141,017	00		
Manutenzione e rinnovamento del mobilio ed attrezzi	9,344	10		
Spese del Materiale Mobile e Trazione				
Personale degli Uffici e rimesse, stipendi e premi	364,436	00		
Combustibile, olio, materie diverse per le macchine e rimesse e spese diverse	827,107	04		
Riparazione alle locomotive e Tenders	400,527	02	1,558,059	04
Riparazione alle Vetture e Vagoni	420,334	72		
Manutenzione e riparazione degli utensili ed attrezzi	41,114	54		
Spese per la Manutenzione della Strada				
Personale della Manutenzione e Sorveglianza	870,088	03		
Manutenzione della Strada e linea telegrafica	40,457	97		
Manutenzione dei fabbricati	42,436	04	1,111,730	04
Trasporti di ghiaja lungo la linea	5,034	00		
Spese diverse per illuminazione e manutenzione attrezzi e spese diverse	29,614	40		
		Totale L.	4,658,579	34

ALLEGATO

Esercizio-

CENNI

sul movimento e prodotti

SERVIZIO DEI VIAGGIATORI		Unità	Quantità		Per cento	
Numero e proporzione delle Classi fra loro						
Viaggiatori	1ª Classe	Numero	28,779		3	
	2ª »	»	313,162		33	
	3ª »	»	408,277		53	
	Totale di tutte le Classi	»	810,318		89	
	Militari ed altri viaggiatori per conto dello Stato	»	102,103		11	
	TOTALE	»	942,021		100	
Prodotto e proporzione delle Classi fra loro						
Viaggiatori	1ª Classe	Lire	201,700	17	6	82
	2ª »	»	1,142,343	39	38	62
	3ª »	»	1,081,828	35	38	67
	Totale di tutte le Classi	»	2,498,872	91	82	11
	Militari ed altri viaggiatori per conto dello Stato	»	529,651	17	17	89
	TOTALE	»	2,958,520	98	100	»
Percorso e proporzione delle Classi fra loro						
Viaggiatori	1ª Classe	Chilometri	8,017,061		3	61
	2ª »	»	16,319,195		29	16
	3ª »	»	21,690,567		38	71
	Totale di tutte le Classi	»	40,0[illegible]9,819		71	51
	Militari ed altri viaggiatori per conto dello Stato	»	15,955,590		28	49
	TOTALE	»	5[illegible],988,000		100	»
Percorso medio di un Viaggiatore						
Viaggiatore ordinario		Chilometri	17	»		
» militare ed altro per conto dello Stato		»	150	»		
Prodotto medio di un Viaggiatore						
Viaggiatore ordinario		Lire	2	38		
» militare ed altro per conto dello Stato		»	5	48		
Prodotto medio di un Viaggiatore per Chilometro						
Viaggiatore ordinario		Lire	0	00		
» militare ed altro per conto dello Stato		»	0	0332		

Digitized by Google

N 6

Linea Adriatica

TATISTICI

per Viaggiatori e merci

SERVIZIO DELLE MERCI		Unità	Quantità		Per cento	
	Peso e proporzione delle Classi fra loro					
Mercanzie	1.ª Classe	Tonnellate	40,895		44	4
	2.ª »	»	8,743		8	3
	3.ª »	»	8,454		2	4
	4.ª »	»	23,694		24	2
	5.ª »	»	45,832		46	3
	Bozzoli	»	53		»	4
	TOTALE	»	97,742		100	»
	Prodotto e proporzione delle Classi fra loro					
Mercanzie	1.ª Classe	Lire	210,228	99	21	0
	2.ª »	»	431,424	92	42	2
	3.ª »	»	159,199	67	45	7
	4.ª »	»	246,323	78	24	3
	5.ª »	»	287,658	87	28	4
	Bozzoli	»	418	87	»	1
	TOTALE	»	4,013,582	54	100	»
	Percorso e proporzione delle Classi fra loro					
Mercanzie	1.ª Classe	Chilometri	4,230,844		13	7
	2.ª »	»	814,543		3	»
	3.ª »	»	4,474,067		13	2
	4.ª »	»	4,888,057		18	2
	5.ª »	»	4,044,730		13	0
	Bozzoli	»	43,609		»	4
	TOTALE	»	8,965,315		100	»
Percorso medio di una Tonnellata		Chilometri	99		»	
Prodotto medio di una Tonnellata		Lire	40		36	
Prodotto medio di una Tonnellata per Chilometro		»	0		412	

Google

ALLEGATO N° 7

Esercizio — Linea Adriatica

ESTENSIONE DELLE LINEE IN ESERCIZIO al 31 Dicembre 1865

Da Bologna ad Ancona	Chilometri	204
Da Ancona a Foggia	»	336
Da Foggia a Brindisi	»	133
Da Castel Bolognese a Ravenna	»	42
Da Bari a Gioia	»	53
TOTALE	Chilometri	858

Lunghezza ragguagliata ad un anno d'Esercizio

LINEE	Durata dell'Esercizio	Chilometri	Giorni	Giorni-Chilometri
Da Bologna ad Ancona	Dal 4° Luglio al 31 Dicembre	204	184	37,536
Da Ancona a Trani	Tutto l'anno	497	365	148,155
Da Trani a Bari	Dal 28 Febbraio al 31 Dicembre	43	308	13,287
Da Bari a Brindisi	Dal 25 Aprile id	111	204	27,861
Da Bari a Gioia	Dal 4° Giugno id	53	214	11,342
Da Castel Bolognese a Ravenna	Dal 1° Luglio id	42	184	7,708
				243 309

PERCORSO DEI CONVOGLI

Convogli Chilometri	TOTALE N°	1 939 729
Da dedurre		
Convogli per materiali in servizio dell'Amministrazione	»	373 044
Convogli Chilometri per servizio pubblico N°		1,566,815

Compensazione media di ciascun convoglio per servizio pubblico.

Locomotive	K	1 045
Vetture	»	1 438
Vagoni	»	3,324

Digitized by Google

ALLEGATO N° 8

Esercizio — Linea Adriatica

PRODOTTI e SPESE

per chilometro di Linea in Esercizio e per convoglio-chilometro

Lunghezza della Linea esercitata	Chil	858 »
Lunghezza media	»	674 794
Convoglio Chilometro	»	1,063 815

Prodotti

	TOTALI		Per Chilometro di Linea esercitata		Per ogni Convoglio Chilometro		Per cento	
Viaggiatori	2 958,529	68	4 384	344	1	000	65	43
Trasporti a grande velocità	479,648	40	710	777	0	308	10	64
Trasporti a piccola velocità	1,000 798	54	1 480	924	0	084	23	60
Prodotti diversi	16,390	87	24	156	0	041	0	38
TOTALE L.	4,524 258	43	6,700	201	2	887	100	»

Spese

	TOTALI		Per Chilometro di Linea esercitata		Per ogni Convoglio Chilometro		Per cento	
Spese generali dell'Esercizio	770,853	90	1,142	508	0	488	16	84
Uffici centrali Traffico e Movimento	138,809	50	205	706	0	089	0	00
Spese per le Stazioni	661 188	45	1,187	664	0	842	17	84
Spese per i Convogli	801,475	40	208	420	0	420	4	30
Uffici centrali Trazione e Riparazione materiale mobile	34,188	70	50	608	0	022	0	73
Spese per la Trazione	4 238 657	60	4,835	608	0	701	80	59
Spese pel materiale mobile	885 810	03	423	356	0	188	0	14
Uffici centrali Manutenzione e Sorveglianza	6 402	63	0	014	0	004	0	13
Manutenzione e Sorveglianza della Strada	4,683 101	33	4,505	816	0	594	83	25
Manutenzione dei fabbricati	92 436	00	33	240	0	014	0	48
Spese generali dei Magazzeni	75,820	45	412	384	0	040	1	63
TOTALE L.	4,658,570	34	6,003	700	2	975	100	»

Digitized by Google

ALLEGATO N° 9

Esercizio — Linea Adriatica

CENNI STATISTICI

sul movimento dei Treni, Macchine e Veicoli.

Servizio dei Convogli

QUALITÀ DEL SERVIZIO	CONVOGLI				Composizione media di ciascun convoglio		
	Quantità totale	Percorrenza media di ciascuno	Quantità dei convogli per giorno	Chilometri percorsi	Locomotive	Vetture	Vagoni
Treni diretti e misti	8,774	173,481	21,04	4,565,815	1,018	0,138	3,521
Treni di ghiaia ed altri materiali	18,183	20,560	49,82	373,314	1,013	»	10,984
TOTALE E MEDIA GENERALE	26,960	71,948	73,86	4,939,729	1,043	1,332	4,982

Servizio delle Macchine e dei Veicoli

LOCOMOTIVE			VETTURE			VAGONI		
Quantità in Servizio	Chilometri percorsi		Quantità in Servizio	Chilometri percorsi		Quantità in Servizio	Chilometri percorsi	
	Totali	Media per Macchina		Totali	Media per Vettura		Totali	Media per Vagone
99	2,023,270	24,755	329	8,514,032	25,880	1,110	3,620,494	8,033

Consumo di carbone ed olio

Carbon fossile per accendimento e percorrenza			Olio da ungere per le Macchine		
Totale consumo Chilogrammi	Per Chilometro Macchina	Per Chilometro Convoglio	Totale consumo Chilogrammi	Per Chilometro Macchina	Per Chilometro Convoglio
11,501,004	5,681	5,933	63,273	0,029	0,031

Digitized by Google

ALLEGATO N° 10

Esercizio — Linea Adriatica

SPECIFICAZIONE DELLE MERCI PER NATURA

DISTINZIONE PER NATURA		QUINTALI	Per cento
Granaglie, farine e legumi		189 922	19 44
Vini e spiriti		91 732	9 39
Olii e sapone		27 377	2 80
Derrate alimentari non comprese		60 430	6 74
Coloniali e drogherie		32 974	3 37
Cotone, lana, lino e canapa greggi		53 431	5 43
Filati e tessuti		11 383	1 15
Concimi, guano, ossa, ecc		2 955	0 30
Combustibili	Legna da ardere carbone vegetale e torba	13 439	1 37
	Carboni fossili, litantrace lignite antracite, coke, ecc.	94 293	9 69
Materiale da Costruzione	Marmi, graniti, pietre, mattoni, ecc.	238 981	24 45
	Legnami	49 744	5 07
Metalli e minerali — Ferro, ghisa, ecc.		53 846	5 50
Trasporti per conto del Governo		6 945	0 70
Zolfo		4 739	0 47
Tabacchi		49 315	4 97
Sementi		16 895	1 72
Merci diverse non specificate		448 748	44 83
	TOTALE	977 428	100.00

ALLEGATO N° 11

Esercizio — Linea Adriatica

SPECIFICAZIONE DEL BESTIAME PER CLASSE

	Grande velocità	Piccola velocità	TOTALE	Per cento
Bestiame grosso - cioè, cavalli, muli, grossi puledri, buoi, tori, vacche, pallini, mulatti, asini giovenche, manzi, vitelli e vitelloni, porci grossi e mezzani	3 032	21 817	24 849	67 00
Bestiame piccolo - cioè, vitelli o porci piccoli, montoni, pecore, capre, agnelli, capretti, agnelli	6 047	7 222	12 269	33 00
TOTALE	9 079	29 038	37 118	100 00
Bestiame trasportato per conto dei privati			36 793	99 00
della	dello Stato		325	1 00

Esercizio

PRODOTTI

INDICAZIONE DEI PRODOTTI					Ammontare complessivo	
Viaggiatori						
Viaggiatori di 1ª Classe	N°	37,564	29,397	83		
Idem 2ª »	»	925,956	354,865	34	4,315,428	75
Idem 3ª »	»	941,281	794,936	25		
Militari ed altri per conto dello Stato	»	44,524	26,202	33		
Trasporti a grande velocità						
Bagagli	Quintali	8,435	8,238	61		
Cani	N°	317	1,272	40		
Mercanzie diverse	Quintali	98,437	44 582	77		
Bozzoli	»	4	»	44		
Numerario	Lire	1,086,935	244	82	61,491	28
Veicoli e feretri	N°	44	268	60		
Bestiame	Capi	3,676	3,587	07		
Trasporti per conto dello Stato		»	9 195	25		
Introiti diversi		»	594	40		
Trasporti a piccola velocità						
Mercanzie	Quintali	366 053	129,447	09		
Veicoli e feretri	N°	39	259	30	433 958	82
Bestiame	Capi	5,212	3,319	45		
Introiti diversi		»	642	98		
			Insieme	L.	4,510,892	65
Trasporti a cavalli fra Vietri e Pastena				»	10 799	83
			Totale Generale	L.	4,521,298	28

Digitized by Google

Linea Tirrena

SPESE

INDICAZIONE DELLE SPESE				Ammontare complessivo	
Spese generali dell'esercizio					
Personale della Direzione, Ispettore sanitario	L.	50,726	84		
Pigioni, manutenzione del mobilio, riscaldamento ed illuminazione	»	34	»		
Spese d'ufficio, stampati, pubblicazioni e spese diverse	»	38,490	77	100,343	56
Partecipazione alle spese generali dell'Amministrazione	»	70,388	95		
Spese generali dei Magazzini					
Personale	»	41,165	07		
Spese d'ufficio e spese diverse	»	8,727	70	43,893	67
Spese del Traffico e Movimento					
Personale degli Uffici Contabilità e Telegrafi	»	18,770	30		
Personale delle Stazioni e convogli	»	163,180	18		
Spese d'Ufficio, stampati e spese diverse	»	843	01	840,734	89
Unione, illuminazione dei convogli, nolo di vetture, vagoni, avarie e spese diverse	»	50,832	47		
Manutenzione e rinnovo del mobilio ed attrezzi	»	2,706	74		
Spese del Materiale Mobile e Trazione					
Personale degli Uffici e rimesse, Stipendi e premi	»	75,148	90		
Combustibile, olio, materie diverse per le macchine e rimesse	»	212,581	10		
Riparazione alle locomotive e tenders	»	93,380	54	500,849	80
Riparazioni alle vetture ed ai vagoni	»	125,807	87		
Manutenzione e riparazioni degli utensili ed attrezzi	»	8,644	74		
Spese per la manutenzione della Strada					
Personale della manutenzione e sorveglianza	»	158,131	08		
Manutenzione della strada e linea telegrafica	»	19,204	88		
Manutenzione dei fabbricati	»	20,020	23	211,490	94
Trasporti di ghiaia lungo la linea	»	2,470	73		
Spese diverse per illuminazione e manutenzione attrezzi	»	1,370	02		
		TOTALE	L.	1,177,310	18

Esercizio -

CENNI-

sul movimento e prodotti

SERVIZIO DEI VIAGGIATORI		Unità	Quantità		Per Cento	
Numero e proporzioni delle Classi fra loro						
Viaggiatori	1ª Classe	Numero	67,581		73	
	2ª »	»	225,240		48	4
	3ª »	»	941,781		75	40
	Totale di tutte le Classi	»	1,234,099		96	44
	Militari ed altri viaggiatori per conto dello Stato	»	44,584		3	56
	TOTALE	»	1,240 822		100	»
Prodotto e proporzione delle Classi fra loro						
Viaggiatori	1ª Classe	Lire	69,227	83	7	55
	2ª »	»	334,885	34	80	90
	3ª »	»	784038	80	80	42
	Totale di tutte le classi	»	1,213,139	42	84	00
	Militari ed altri viaggiatori per conto dello Stato	»	85 219	33	6	04
	TOTALE	»	1,348 498	75	100	»
Percorso e proporzione delle Classi fra loro						
Viaggiatori	1ª Classe	Chilometri	1,103,648		8	96
	2ª »	»	3,914,522		24	24
	3ª »	»	10 875,808		71	40
	Totale di tutte le classi	»	28,894 478		96	60
	Militari ed altri viaggiatori per conto dello Stato	»	947,688		3	40
	TOTALE	»	27 928,603		100	»
Percorso medio di un Viaggiatore						
Viaggiatore ordinario		Chilometri			22	33
Militare ed altro Viaggiatore per conto dello Stato		»			24	92
Prodotto medio di un Viaggiatore						
Viaggiatore ordinario		Lire			1	03
Militare ed altro Viaggiatore per conto dello Stato		»			1	44
Prodotto medio di un Viaggiatore per Chilometro						
Viaggiatore ordinario		Lire			0	0464
Militare ed altro Viaggiatore per conto dello Stato		»			0	0625

Digitized by Google

N° 45.

Linea Tirrena

STATISTICA

per Viaggiatori e Merci

SERVIZIO DELLE MERCI		Unità	Quantità		Per cento	
Peso e proporzione delle Classi fra loro						
Mercanzie	1ª Classe	Tonnellate	1,346		3	66
	2ª »	»	1,305		3	56
	3ª »	»	6,408		17	48
	4ª »	»	12,054		32	63
	5ª »	»	15,496		42	37
	TOTALE	»	36,605		100	»
Prodotto e proporzione delle Classi fra loro						
Mercanzie	1ª Classe	Lire	46,249	56	7	93
	2ª »	»	5,859	35	4	53
	3ª »	»	43 162	55	44	86
	4ª »	»	22 638	75	16	84
	5ª »	»	69,871	72	64	14
	TOTALE	»	188,099	97	136	»
Percorso e proporzione delle Classi fra loro						
Mercanzie	1ª Classe	Chilometri	64 055		1	26
	2ª »	»	41,857		2	76
	3ª »	»	479 854		10	65
	4ª »	»	239,307		45	92
	5ª »	»	338 107		66	64
	TOTALE	»	4,363,306		100	»
Percorso medio di una Tonnellata		Chilometri	64	»		
Prodotto medio di una Tonnellata		Lire	5	72		
Prodotto medio di una Tonnellata per Chilometro		»	0	0858		

Digitized by Google

ALLEGATO N° 14

Esercizio — Linea Tirrena

ESTENSIONE DELLE LINEE IN ESERCIZIO al 31 Dicembre 1865.

Lunghezza delle Linee esercitate	Chilometri	80
Lunghezza esercitata per tutto l'anno	»	80

PERCORSO DEI CONVOGLI

Convogli Chilometri	Totale N°		403 442
Deduzione del percorso fatto dai Treni ghiaja	»	»	43 018
Convogli Chilometri pel servizio pubblico	N°		360 424

Composizione media di ciascun Convoglio del servizio pubblico

Locomotive	N°	1 124
Vetture	»	7 44
Vagoni	»	2 33

ALLEGATO N.° 15.

Esercizio — Linea Tirrena

PRODOTTI e SPESE

per chilometro di Linea in Esercizio e per convoglio-chilometro

Lunghezza della Linea esercitata	86	»	Chil.
Lunghezza media	86	»	»
Convoglio-chilometro	86	»	»

Prodotti.

	TOTALI		Per Chilometro di Linea esercitata		Per ogni Convoglio Chilometro		Per cento	
Viaggiatori	4,349 429	79	16 142	86	6	399	87	08
Trasporti a grande Velocità	64 404	88	768	84	0	158	1	66
Trasporti a piccola Velocità	433,929	89	4,674	74	0	343	8	46
TOTALE L.	4,546,898	65	18,886	24	3	970	100	»

Spese.

	TOTALI		Per Chilometro di Linea esercitata		Per ogni Convoglio Chilometro		Per cento	
Spese generali dell'Esercizio	188,343	86	2 164	90	0	434	14	28
Uffici centrali, Traffico e Movimento	49 414	57	499	44	0	032	4	06
Spese per le Stazioni	464,034	65	4,894	46	0	868	12	88
Spese per i Convogli	96,739	97	1,029	39	0	909	0	93
Uffici centrali Trazione e Riparazione materiale mobile	13,584	64	169	43	0	035	1	15
Spese per la Trazione	274 467	36	3,430	88	0	703	23	97
Spese pel Materiale mobile	231,837	60	2,779	83	0	564	19	91
Uffici centrali, Manutenzione e Sorveglianza	493	73	5	29	0	004	0	04
Manutenzione e Sorveglianza della Strada	210,000	93	2,738	43	0	564	18	07
Manutenzione dei fabbricati	32,019	33	929	27	0	056	1	86
Spese generali dei Magazzeni	43,693	67	473	67	0	036	1	16
	1 479 349	46	14,744	47	3	023	100	»

ALLEGATO N° 16

Esercizio — Linea Adriatica

CENNI STATISTICI

sul Movimento dei Treni, delle Macchine e dei Veicoli

Servizio dei Convogli

QUALITÀ DEL SERVIZIO	CONVOGLI				Composizione media di ciascun convoglio		
	Quantità totale	Percorrenza media di ciascuno	Quantità dei convogli per giorno	Chilometri percorsi	Locomotive	Vetture	Vagoni
Viaggiatori e misti	12,449	31,388	34,11	390,434	4,124	7,14	9,35
Treni di ghiaja ed altri materiali d'armamento	1 085	11 998	2,97	13,048	1,008	»	8,27
TOTALE O MEDIA GENERALE	13,534	28,840	37 08	403 442	4,123	0,91	2,54

Servizio delle Macchine e dei Veicoli

LOCOMOTIVE			VETTURE			VAGONI		
Quantità in Servizio	Chilometri percorsi		Quantità in Servizio	Chilometri percorsi		Quantità in Servizio	Chilometri percorsi	
	Totali	Media per Macchina		Totali	Media per ciascuna		Totali	Media per Vagone
83	460,588	80,028	123	2,787,627	22,004	141	1,025,155	7,271

Carbone ed Olio impiegato

Carbon fossile per accendimenti e percorrenze			Olio da ungere per le Macchine		
Totale Chilogrammi	Per Chilometro Macchine	Per Chilometro Convoglio	Totale Chilogrammi	Per Chilometro Macchina	Per Chilometro Convoglio
3,388 018	7,388	8,409	40 813	0,023	0,027

Digitized by Google

ALLEGATO N° 17

Esercizio — Linea Tirrena

SPECIFICAZIONE DELLE MERCI PER NATURA

	QUINTALI	Per cento
Chincaglierie d'ogni specie	0 472	0. 04
Coloniali e Drogherie	4. 848	0 03
Canape, Cotone, Lane, Tessuti	25 708	7. 31
Concime	25. 162	8 88
Combustibile del paese	18. 390	6. 00
Combustibile forestiere	2. 541	0. 03
Derrate alimentari	23 670	8. 46
Vini e Spiriti	0 569	0. 13
Granaglie e Farine	76. 741	40. 06
Legname da costruzione	36. 773	10. 04
Legnami tintoriali	8. 056	2. 20
Marmi ed Alabastri	83. 421	28. 50
Metalli ordinari e greggi	8. 750	0. 20
» lavorati	1. 390	0 27
Liquidi non specificati	1 561	0 48
Merci varie	58 584	16 00
TOTALE N°	365 053	100 00

ALLEGATO N° 18.

Esercizio — Linea Tirrena

SPECIFICAZIONE DEL BESTIAME PER CLASSI

	Grande velocità	Piccola velocità	TOTALE	Per mezzo
Cavalli, muli grossi, puledri, buoi, tori e grosse vacche	382	237	619	6 45
Follini, muletti asini vacche piccole, giovenche, mezzani vitelloni e porci grossi	457	336	793	3 27
Vitelli e porci mezzani	330	461	849	6 68
Vitelli e porci piccoli, montoni pecore e capre	2457	4838	7296	26 41
Porcellini, caprotti e agnelli	»	31	31	» 32
TOTALE N°	3626	5912	9588	453 50

Bestiame trasportato per conto dei privati	Capi	9513		90 21
» » » » dello Stato	»	75		0 72

Ammortizzazioni
dei Prestiti gravanti la linea Bayard.

Prestito de Rothschild

Obbligazioni N° 182, Serie I				
Id. » 41, » II				
Obbligazioni N° 198 a Ducati 100, pari a L. 425 cadauna	81,600	»		

Prestito de Gas

Obbligazioni N° 89, Serie I				
Id. » 27, » II				
Obbligazioni N° 56 a Ducati 100, pari a L. 425 cadauna	83,800	»		

Prestito Bayard

Obbligazioni N° 25 a L. 500 cadauna	12,500	»		
			117,900	»

Interessi sui Prestiti suddetti

Prestito de Rothschild

I. Sem. Obbligazioni N° 5500 } N° 5936 a Duc° 100				
detto » 346 suppletive } pari a L. 425 cadauna				
In circolazione al 1° Gennajo 1865 e formanti il Capitale di L. 2,522,900				
6 °/₀ per 6 mesi sul Capitale suddetto	75,684	»		
II Sem. Obbligazioni N° 5400 } N° 5744 a Duc° 100				
detto » 335 suppletive } pari a L. 425 cadauna				
In circolazione al 1° Luglio 1865 e formanti il Capitale di L. 2,441,200				
6 °/₀ per 6 mesi sul Capitale suddetto	73,236	»		
			148,920	»
Riporto			148,920	»

Digitized by Google

Riporto L.			440,080	»
Prestito de Gas				
4. Sem. Obbligazioni 4ª Serie N° 4150 } N° 2287 a Ducati 100 della 3ª id a 4157 } pari a L. 425 cadauna in circolazione al 1° Gennaio 1865 a formanti un Capitale di L. 968,975. 6 °/o per 6 mesi sul capitale suddetto	29,669	10		
II Sem Obbligazioni 4ª Serie N° 4124 } N° 2274 a Ducati 100 della 2ª id a 4150 } pari a L. 425 cadauna in circolazione al 1° Luglio 1865 a formanti un Capitale di L. 966,475 » 6 °/o per 6 mesi sul Capitale suddetto	28 904	25		
			58,634	30
Prestito Bayard				
I Sem Obbligazioni N° 767 a L. 500 cadauna in circolazione al 1° Gennaio 1865 a formanti il Capitale di L. 383,500 6 °/o per 6 mesi sul Capitale suddetto	11,520	»		
II Sem Obbligazioni N° 742 a L. 500 cadauna in circolazione al 1° Luglio 1865 a formanti il Capitale di L. 371,000 6 °/o per 6 mesi sul Capitale suddetto	11 130	»		
			22,650	»
			220,479	30

Digitized by Google

ALLEGATO N. 20

FONDI DISPONIBILI

al 31 Dicembre 1865.

Portafoglio.	Buoni del Tesoro	L. 10 984,790,55		
	Effetti diversi	401 474,75	12,781,701	82
	Rendite dello Stato	1,158,456,52		
Casse	Cassa Centrale di Firenze	261 351,77		
	detta dell'Esercizio in Ancona	41,779,88	599 335	19
	detta succursale di Napoli	28,963,23		
	Cassa di scorta delle Costruzioni	237 210 21		
Tesoro dello Stato			808,583	60
Banca Nazionale (Sede di Firenze)			204,228	33
detta (Sede di Napoli)			58 034	60
Banca Toscana di Credito per le Industrie ed il Commercio d'Italia in Firenze			265 683	»
Cassa generale di Genova			213,270	46
Belinzaghi Giulio di Milano			671 100	»
M. A. Bastogi & figlio di Livorno			397,014	69
A. C. de Rotschild di Napoli			49,356	39
Società generale di Credito Mobiliare Italiano Torino (C.ª senza interessi)			1 038,467	67
detta detto detto (C.ª con interessi)			908 580	67
Fould & C.ie di Parigi			64 448	»
Società generale di Credito Industriale e Commerciale di Parigi			458,877	04
Fratelli Baring & C.ie di Londra			400,053	31
P. F. Bonna & C.ie di Ginevra			734	70
		TOTALE L.	18,147,158	85

Google

ALLEGATO N° 21

SPESE GENERALI DELL'AMMINISTRAZIONE CENTRALE

dell'anno 1885.

	Lire	
Medaglie di presenza ed onorarj agli Amministratori	121,500	»
Stipendj, trasferte ed indennizzi agli Impiegati ed Agenti	195,540	02
Viaggi e traslocamenti	2,674	70
Figlioni e manutenzione del mobilio ed altri oggetti d'inventario	26 297	70
Riscaldamento ed illuminazione	3 984	96
Spese di cancelleria e stampati	19 497	55
Mobiliare ed altri oggetti d'inventario	10 970	99
Giornali, inserzioni ed avvisi	44 434	47
Portalettere e telegrammi	6,793	57
Spese giudiziarie e contenzioso	13,548	62
Commissioni di Banca	110,559	91
Imposte e Bolli	350 948	23
Assicurazioni	49	20
Doni e soccorsi	9,361	»
Spese diverse	4 707	50
TOTALE L.	910,577	59

NB. Queste spese furono ripartite fra la Costruzione ed i due Esercizii in proporzione alle spese fatte pei tre servizj. La quota a carico della Costruzione fu ripartita fra i varj Tronchi in Costruzione, e quelle a carico degli Esercizj passarono a debito della Liquidazione insieme colle altre spese d'Esercizio.

Google

ALLEGATO N° 22.

SPESE DI FONDAZIONE

a tutto il 31 Dicembre 1865

	Lire	
Spese di pubblicità e generali	89 495	66
Allestimento degli Uffici dell'Amministrazione centrale	21 966	92
Spese notarili ed altre	1,331	34
Spese per l'emissione o mutamento di Titoli	403,046	75
Trasferimento della Sede sociale	86 921	08
TOTALE L.	566,851	67

NB Dal Totale di queste Spese fu dedotto 1/57 a debito della Liquidazione generale in L. 9,874 76.

ALLEGATO N.° 23

SPESE GENERALI DELLE COSTRUZIONI

dell'anno 1865.

	Lire	
Stipendi, indennità e paghe agli impiegati ed agenti	221,661	99
Spese relative al servizio dell'armamento	83,690	70
Spese di Cancelleria e stampati	2,851	03
Porti lettere e telegrammi	1,186	25
Pigioni, manutenzione dei mobili ed altri oggetti d'inventario	861	90
Riscaldamento ed illuminazione	74	70
Mobiliare ed istrumenti ed uso degli uffici	26 130	27
Spese diverse	9,895	49
Spese d'inaugurazione e messa in esercizio	2 106	30
TOTALE L.	348 152	38

Queste spese furono riportate a carico delle diverse Linee in costruzione proporzionalmente alle spese fatte per ciascheduna di esse

RELAZIONE

DEI

REVISORI DEL BILANCIO

ELETTI

NELL'ASSEMBLEA GENERALE ORDINARIA DEL 14 GIUGNO 1863.

SIGNORI

LEONINO Barone Sabino, di Genova,

BIANCHINI Cavalier Felice, Direttore del Banco Sconto e Sete di Torino

FONTANA Cavalier Giuseppe, Direttore della Banca Nazionale, sede di Torino.

Signori,

In adempimento dell'incarico che ci veniva affidato dall'Assemblea Generale del 14 Giugno 1865, avendo proceduto ad un esame accurato del Bilancio consuntivo di questa Società, chiuso a tutto il 31 dello scorso Dicembre, ed il quale ci fu a tempo opportuno rassegnato con tutti gli Allegati e documenti relativi, siamo assai lieti di potervi assicurare che l'ispezione fatta ci porge nuovamente occasione di tributare distinti encomi a chi spetta, per l'ordine e la regolarità che verificammo sia nell'impianto, come nelle ulteriori operazioni della Contabilità dell'Amministrazione.

Il nostro rapporto pertanto si limiterà ad esporre brevemente le osservazioni che ci occorse di fare, analizzando tutti gli articoli contemplati nello stato attivo e passivo della Società sino al termine del passato esercizio, sebbene la vera posizione della medesima vi risulterà abbastanza soddisfacente dallo Stato suddetto ed accessori, che saranno a Voi sottoposti dal Consiglio di Direzione.

Non giova spender parole a schiarimento del primo Articolo delle Attività il quale è composto delle rimanenze attive presso vari banchieri, stabilimenti di credito e casse della stessa

Società, nonchè il suo portafoglio all'epoca che si bilanciarono le operazioni della scorsa annata.

Sotto il titolo di – *Debitori diversi* – abbiamo una somma di Lire 6,515,800 prodotta da versamenti in ritardo sopra Azioni della Società, buona parte dei quali riflettono i versamenti chiamati negli ultimi mesi dello scorso anno, compensati in parte dai dividendi che non furon pagati a chi figurano nel passivo del Bilancio.

Abbiamo altra somma già liquidata di Lire 11,853,795, 61 prontamente dovuta *dalle Finanze dello Stato, per saldo della sovvenzione* stabilita per legge.

Abbiamo il conto generale dello Stato per L. 10,200,485, 06 che rappresentano il sussidio da questo dovuto in beni demaniali unito ad alcune rimanenze di conti regolati d'accordo.

Abbiamo infine Lire 10,797 017, 49 dovute da una quantità di conti diversi dettagliatamente indicati nei conti dimostrativi, *per acconti pagati sopra forniture* di materiali per le linee in costruzione, *per trasporti, lavori d'urgenza, conti diversi* e vari altri oggetti il cui definitivo ammontare figurerà nei rispettivi conti del 1866 quando ne sarà determinata l'analoga liquidazione, e Lire 706 413, 25 (*Corrispondenti per trasporti*) che riguardano dei Saldi-Conti ancora da incassarsi principalmente pei servizi prestati dalle Ferrovie per conto e da pagarsi a carico del Governo.

In quanto alle spese di primo impianto, cioè costruzione delle linee in esercizio ed altre in corso di esecuzione, prezzo e mantenzione dei materiali mobili, il cui totale forma il complemento della parte attiva del Bilancio, altro non ci spetta che riferirvi aver noi trovato le partite concordi ai mandati che furono spiccati al riguardo a norma delle deliberazioni del Consiglio.

Il primo articolo del passivo indica il *fondo sociale* rap-

presentato dal valore di 200 000 Azioni, più i *Sussidi dello Stato* formanti un totale di Lire 120 000 000, e l'articolo successivo costituisce il ricavo dei *Prestiti* che furono realizzati e il cui totale presenta una differenza in meno a fronte di quella del Bilancio 1864, prodotta dall'ammortizzazione annuale dei prestiti parziali gravanti le Linee Napoli – Salerno

Nei due articoli che seguono si comprendono gl'*interessi* dovuti sopra Cedole scadute e non ancor allora state esibite per l'incasso e così anche le *Obbligazioni estratte* e *Dividendi* per lo stesso motivo non ancor pagati, porzione dei quali, come già si osservava nell'esame dell'Attivo, devono essere compensati coi versamenti in *ritardo* sopra una quantità di Azioni.

Delle varie partite che figurano nell'Articolo *Creditori diversi*, quella di Lire 508 523 60 dichiarata in sospeso riflette *una somma d'interessi ancora non liquidati* e dovuta dal Governo, la quale non fu quindi compresa nel conto di Liquidazione generale

A debito di detto Conto stanno Lire 280 270, 71, *maggior sovvenzione annua di Lire 500* per Chilometro accordata dal Governo e che si mantiene in sospeso per formare il *fondo occorrente all'ammortizzazione delle indennità che sono dovute ai Costruttori delle linee soppresse*.

Il capitolo *Fondi di Riserva*, oltre il 6 per 0/0 statutario sugli utili degli anni 63 e 64 e le riserve straordinarie del 1864, si compone del 6 0/0 statutario sugli utili di questo esercizio, e di una somma di Lire 1,500,632, 74 detratta dagli utili medesimi per deliberazione del Consiglio, formando così un *totale fondo di Riserva* al 31 Dicembre 1865 di quasi *tre milioni*.

Forma il saldo del Bilancio la somma di Lire 5 199,761, 44 rappresentante il totale dei *profitti netti dell'esercizio 1865* conforme al dettaglio che ne presenta la Liquidazione generale

Questi profitti sono il risultato degli introiti conseguiti

per trasporti a grande e piccola velocità delle Reti Adriatica e Tirrena, delle sovvenzioni ricevute dallo Stato e degl'interessi sul Fondo di Riserva anteriore all'ultimo esercizio, dedotte le spese di manutenzione ed esercizio delle Reti suddette, degl'interessi ed ammortizzazioni pagate alla Società delle Ferrovie Romane, delle quote degli interessi gravanti il Capitale impiegato nelle Linee in esercizio, non che delle perdite sui Cambj.

Da questa nostra breve relazione è facile rilevare quanto soddisfacente sia la situazione di questa Società e i vantaggi che offre quest'intrapresa, i quali vantaggi saranno viemmeglio assicurati allorquando le circostanze generali permetteranno al Credito Italiano di riprendere il posto che gli spetta

S. Leonino
Felice Bianchini
Giuseppe Fontana